

153-154-155

13 décembre  
1879

Genaf.

Commission

relative au classement du réseau complémentaire  
des Chemins de fer d'Intérêt Général

45 S

Séance du 13 Décembre 1879

La séance est ouverte à 3<sup>h</sup> $\frac{1}{2}$  sous la Présidence  
de M. Coste de Joux l'âge -

Présents : M. Coste de Joux, Calmon, Malus, Bozerman  
et Curmiot secrétaire -

Absents : M. Magnin, Président, Bocher, M<sup>lle</sup> de Mabilly  
et M. Billot -

Les questions à examiner sont les 4 projets de loi déposés  
au Bureau du Sénat par le ministre des Travaux publics  
et relatifs aux lignes suivantes :

1<sup>o</sup> de Vougeaumont à S. Hippolyte

2<sup>o</sup> de Gilley à Pontarlier

3<sup>o</sup> de Sablé à Sillé le Guillaume

4<sup>o</sup> de Carmaux à Rodey.

M. Curmiot donne lecture des rapports qu'il a préparés  
et qui concluent à l'adoption des projets de loi.

Il fait observer qu'après les trois premières lignes, il  
ne s'est manifesté aucune opposition et que la  
présentation au Sénat des projets de loi que les  
concernent ne peut amener aucune discussion.

Pour la quatrième ligne au contraire, celle de Carmaux  
à Rodey l'urgence a révélé une opposition aux vœux  
et à la Chambre des Députés des observations ont été  
présentées contre le train proposé par les ingénieurs et  
indiqué dans le projet de loi.

Dans cette situation, il conviendrait de poursuivre  
la déposition des sénateurs des Landes et de l'Arcy-sur-  
Aube (deux départements intéressés). Cette manière de procéder  
sera d'ailleurs indispensable toutes les fois que l'on  
doit recourir à l'adhésion unanime des intéressés. Elle est  
aggravée autrement, et vu l'absence de toute discussion  
préalable dans les bureaux sur chaque projet de loi  
présenté à la Commission des chemins de fer, on s'exposerait

soit à écarter l'impertinente légitime de nos collègues,  
soit à obliger ces derniers à porter à la tribune les objections  
qui formaient du désaccord au sein du bureau -

La Commission adoptant l'avis exprimé par le Bureau  
approuve les trois rapports sur les premiers projets de loi, et  
lui donne mandat de consulter les trois sénateurs de  
l'Aveyron et les deux sénateurs du Tarn avant  
de déposer le quatrième rapport - Autorise d'ailleurs  
le dépôt dans le cas où aucune objection ne serait faite  
par les collègues de départements précités.

La séance est levée à 4 heures

Le secrétaire

Cunio

Note du secrétaire - M. les sénateurs du Tarn et  
de l'Aveyron ayant tous déclaré au sous-secrétaire qu'ils  
n'avaient nulle intention d'intervenir dans le débat, et  
qu'ils demandaient seulement la prompt exécution des  
travaux, le rapport a été déposé conformément aux  
conclusions de la Commission -

S.

Séance du 20 Décembre 1879

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de  
M. Costelin Doyen d'âge

Etant présents M. Costelin Mabus Rogéran  
et Guvriot, secrétaire

Les questions à examiner sont les projets de loi déposés  
sur le bureau du Sénat par le Ministre des Travaux publics  
et relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Cormeils à Villeneuve sur Lot
- 2° de Mezzana à Corte
- 3° d'Elne à Arles sur Tech
- 4° de Bas Luth à Germainguy
- 5° de Quimper à Pont l'abbé
- 6° de S<sup>t</sup> Briec au Légué
- 7° de Père Champenois à Vitry le François
- 8° de Roanne à Chalon sur Saône embranchement sur Montchanin  
(Incorporation dans le réseau d'intérêt général)
- 9° d'Eu à Dieppe
- 10° de S<sup>t</sup> Laurent de la Prée à la pointe de la Tumeé
- 11° Raccordement de chemin de fer entre la ligne de G<sup>de</sup> Ceinture  
et la gare actuelle de S<sup>t</sup> Germain
- 12° de Audun à Châtellerault
- 13° de Moulis à la rive gauche de la Gironde près Samarques

M. Guvriot donne lecture des rapports qu'il a préparés  
sur les sept premiers projets et qui concluent à leur  
adoption

La Commission autorise le dépôt des rapports et décide  
que le rapporteur demandera l'urgence et la discussion  
immédiate

La séance est levée à 2<sup>h</sup>

Le Secrétaire

Guvriot

4

Séance du 29 Janvier 1880

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de  
M<sup>r</sup> Testelin Doyen d'âge remplaçant M<sup>r</sup> Magnin  
Etant présents MM. Testelin, Calmon Docteur Borel  
M<sup>r</sup> de Mabrille. M<sup>r</sup> Curmiot

Les questions à examiner sont les projets relatifs déposés au  
Bureau du Sénat par M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics  
et relatifs aux lignes ~~étendues~~ au procès verbal  
de la dernière séance sous les nos 8 9 10, 11, 12 et 13

Pour la ligne de Roanne à Chalon (n<sup>o</sup> 8) M<sup>r</sup> Curmiot  
rapporte qu'il a fait part à M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics  
des scrupules de la Commission et demandé au Ministre  
de consulter la Commission départementale de la Loire  
sur les instructions du dépt

La Commission approuve les démarches de son Secrétaire  
Pour les cinq autres lignes, M<sup>r</sup> Curmiot donne lecture  
des rapports qu'il a préparés et qui concernent la déclaration  
d'utilité publique

La Commission autorise le dépôt de ces rapports et  
décide que le rapporteur demandera l'urgence  
L'absence est levée à 2 h

Le Secrétaire

Curmiot

Le jour du 28 fevris 1880

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup>/<sub>4</sub> sous la présidence de M<sup>r</sup> Testelin  
Président d'âge -

Etant présents MM. Testelin, Calmon, Malus, Curviot ~~et~~  
g<sup>al</sup> Ballot ~~et~~ Valladon, Ugeux et Provençau -  
M<sup>r</sup> Curviot a été appelé la nomination du Président  
M<sup>r</sup> Testelin est nommé Président -

M<sup>r</sup> Curviot donne lecture des rapports sur les projets de loi déposés  
par le Ministère des Travaux publics et concernant  
1° la déclaration d'utilité publique de la ligne de Nades à Oletta  
2° la prorogation du délai d'incorporation de la ligne d'Alais au Rhône  
et la substitution de la société -

La Commission approuve les conclusions des rapports et autorise  
leur dépôt -

La séance est levée à 1<sup>h</sup>/<sub>2</sub>

Le Président  
M. Testelin

Le Secrétaire  
Curviot

Le jour du 20 Mars 1880

La séance s'ouvre à 2<sup>h</sup> sous la présidence de M<sup>r</sup> Testelin -

M<sup>r</sup> Curviot donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le  
projet de loi relatif à l'incorporation dans le réseau d'intérêt général  
de la ligne de fer de Montiers à Albertville -

La Commission approuve le projet, autorise le dépôt et la discussion  
d'urgence et de discussion immédiate -

La séance est levée à 2<sup>h</sup>/<sub>4</sub>

Le Président  
M. Testelin

Le Secrétaire  
Curviot

Séance du 27 Mai 1880 :

La séance s'ouvre à 2<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de M. Testelin  
Présent M. Testelin, Curriot, Malher, Bocher  
M. de Malville, Boyérian et Vieillard Nizyon  
M. Curriot donne lecture de rapports qu'il a préparés pour les  
projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Nozime à Vity le Français
- 2° de Roann à Chalosse avec embranchement sur Montchaun
- 3° de Chateaufort à Courmon St Martin

La Commission approuve les rapports, autorise le dépôt et décide que  
le rapporteur demandera l'urgence ~~pour~~ la discussion

La séance est levée à 2<sup>h</sup> 40 minutes

Le Président

Le Secrétaire

M. Testelin

Curriot

Séance du 9 Juin 1880

La séance s'ouvre à 2<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de M. Vieillard Nizyon  
Doyen d'âge -

M. Curriot donne lecture des six rapports qu'il a préparés sur  
les projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Mont de Marsan à St Sever
- 2° de Martheuil à Ségurac
- 3° de Port Audaux à Queterville
- 4° d'embranchement entre la ligne d'Elbeuf à Norme et celle de Sarguemont à Norme
- 5° de Mirac à La Goussier
- 6° de St-Sébastien à Queir

La Commission approuve les rapports et autorise le dépôt, et  
décide que le rapporteur demandera l'urgence le jour de la discussion

La séance est levée à 2<sup>h</sup> 50

Le Président

Le Secrétaire

Vieillard-Nizyon

Curriot

Leau de J. Juillet 1880

La séance s'ouvre à 2 h 1/2 sous la présidence de M. Coste -  
Étaient présents MM Coste, Currier secrétaire, Vieillard Nizet, Malou, N<sup>o</sup> de Malville et Boyerain -

M. Minard est entendu pour explications sur l'amendement qu'il a déposé.

Il dit que la ligne proposée est la plus longue, la plus chère (en regard aux difficultés techniques) et qu'elle porte atteinte aux droits acquis -

Au lieu de partir de Guéret, il veut partir de la Brosme et aboutir à Langléden.

On construirait 38 kilomètres au lieu de 44 - Différence 6 kilomètres 500

soit 1 million  
Par lui d'un tracé accidenté - sera un tracé facile, et d'une construction beaucoup plus économique -

Il invoque l'autorité de M. Adolphe Carnot <sup>de 1840</sup> - qui se prononce  
Léon - Désirerait un tracé plus riche - mais serait plus coûteux - <sup>de 1/2 ou 2/3</sup> - 2 Paula Brosme  
on aurait une économie de <sup>par économie</sup> construction -

On dit qu'il importe qu'un chef lieu de département soit tête de ligne - L'argument est commun aux deux tracés -

On dit aussi que l'arrondissement d'Aubusson serait défavorisé à l'empire pour la Brosme - puisqu'il y a augmentation de parcours - Ce serait, dit M. Minard 1500 <sup>fr</sup> seulement - Cette distance et les 2 ou 3 minutes à déjeuner parues les entre en ligne de compte avec les dépenses considérables à faire ailleurs -

Pour l'arrondissement de Bourges - il y a en plus 8 + 6,50 = 14 K 500

Bourges n'aurait aucun intérêt à adopter la nouvelle ligne

de Vieilleville à S<sup>r</sup> Sébastien par S<sup>r</sup> Sulpice 66 K - 66

par Guéret 68 K 300 - 68

si on continue en donnant la Brosme - on n'a plus que 54 K au lieu de 66 - 60 K

L'arrondissement de Bourges n'aurait donc aucun intérêt à abandonner -

Le prolongement de la ligne vers Amilly donnera une ligne d'Amilly au Paris - de Guéret à Langléden, par de village - (on portera atteinte à ce projet)

On pourra en vue des contributions - des impôts - l'existence de S<sup>r</sup> Vauby au Bassin et de 3 ou 4000 <sup>fr</sup> -

Il a été fait une enquête mais seulement auprès des habitants intéressés - On n'a pas consulté les habitants du canton de S<sup>r</sup> Vauby -

Les négociants n'ont fait d'études que sur la carte, il n'en a pas été fait sur les lieux. Les agents de Bourges ont demandé à faire les études à leurs frais -

Si après avoir étudié les lieux sur place, soigneusement, les ingénieurs  
concluent en faveur d'un tracé par Guix - m. Marnand s'inclina -

M. Clément est resté à soutenir son amendement -  
à toute les époques les conseils généraux del Tude et de la Creuse ont  
demandé une ligne de Guix à ou près Chateauroux -

Elle ont protesté contre le classement adopté de Guix à S<sup>e</sup> Sébastien -  
On a répondu qu'un projet pour renvoyer le projet relatif à la chambre mais le  
fond devait, <sup>selon le document</sup> être tenu bonne foi, être réservé -

L'enquête a été limitée au dept de la Creuse, on n'a consulté en aucune  
façon les populations del Tude - Il faut que le parlement vote en mesure Vepelin  
et pas des échecs et pour une enquête -

au point de vue du parcours, les années  
de Guix à S<sup>e</sup> Sébastien 41<sup>K</sup> ?  
de Guix à Chateauroux 70<sup>K</sup> } Différence 29<sup>K</sup> -

La différence en plus serait de 4 millions -  
au point de vue del intérêt régional et général, la différence est du tout au tout -  
on traverse une population dans les besoins industriels et agricoles ont besoin d'être dérivés -

Les centres de la Creuse et du sud de l Tude ont besoin de calcaire - on va  
chercher la chaux à 40<sup>K</sup> au moins. Elle fait de merveille dans ce pays granitique.  
les propriétés d'absorption de chaleur -

Les relations générales y gagneraient beaucoup -

Il conclut à des études nouvelles et à une consultation des conseils généraux,  
des conseils d'agriculture -

M. Curvier donne l'assentiment lecture des rapports qu'il a préparé  
sur les projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° Champagnole à Tancon avec embranchement sur Mery
- 2° de S<sup>e</sup> Clément à la Cluse
- 3° de Lons le Saulnier à Champagnole
- 4° d'Étang la Ville à S<sup>e</sup> Cloud
- 5° de Lamnay à Chateau Chérin

Ces rapports sont adoptés -

La séance est levée 2h 1/2  
Le Secrétaire

Curvier

10 juillet - Séance du 10 juillet (2<sup>e</sup>)

La Commission, composée de MM. Coste, Président, Curmiot Secrétaire, Vieillard Nezeux, Malens, g<sup>al</sup> Bellot, M<sup>rs</sup> J. Malin, Boyérian, et Calan, approuve le rapport préparé par M<sup>r</sup> Curmiot concernant la ligne de Bayona à Troyon et autorise le dépôt -

Le Secrétaire

Curmiot

Séance du 12 juillet

Séance d'ordre à 4<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste  
Etants présents MM Coste, Président, Curmiot Secrétaire, Vieillard Nezeux, Malens et g<sup>al</sup> Bellot -

M<sup>r</sup> Coste donne lecture du rapport qu'il a préparé sur la question d'urgence de l'exploitation provisoire du chemin de Doullens à Compiègne.

M<sup>r</sup> Curmiot donne lecture des quatre rapports qu'il a préparés sur les projets relatifs suivants :

Projet relatif à la reconstruction

Projet relatif à l'exploitation provisoire

Projet relatif à la concession de lignes à la Cie Est Algérienne

Projet relatif à la déclaration d'utilité publique des lignes de Doullens à Compiègne -

La Commission approuve les rapports et en autorise le dépôt  
Séance est levée à 1<sup>h</sup> 3/4

Le Secrétaire

Curmiot

— Samedi du 16 Novembre 1880 —

L'Assemblée s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste —  
M<sup>r</sup> Caillaux

Etants présents M<sup>r</sup> Coste, Président; Lurot Secrétaire, Malou  
Viellard Migeon, Bojerian et Calmon —

M<sup>r</sup> Caillaux demande à soumettre des observations à la Commission —

Il se propose de répondre aux articulations et aux reproches qui lui ont été adressés.

Lorsque la concession a été faite en 1877 à la C<sup>ie</sup> del'ouest, des études  
antérieures avaient été faites, en vue d'assurer le transport des marchandises.

M<sup>r</sup> Caillaux a peur qu'à raison des intérêts nombreux, des établissements  
de l'Etat etc, il était utile que la voie fut, subsidiairement etc

affecté au service des voyageurs, sous la forme d'un tramway à vapeur —

La subvention acceptée par la C<sup>ie</sup> était de 10 millions pour 17 kil.

Après l'enquête, des objections nombreuses ont été émises. D'air, après  
examen par le conseil des ports et chaussées, une subvention de 22 millions

La condition du projet était absolument différente, puisqu'elle se proposait

à transformer en celle d'une ligne de grande circulation —

La C<sup>ie</sup> avait accepté et accepté, ~~par conséquent~~, la ligne à circulation restreinte.

D'après M<sup>r</sup> Caillaux le chemin est mauvais comme tel; certes  
l'exploitation sera plus facile, mais il aura des inconvénients nombreux,

Déjà une partie est faite, avec clôtures; il est clair que le  
public est gêné par les entraves apportées à la circulation, cette gêne

sera plus grande dans la partie nouvelle; il ne vaudra pas  
de services beaucoup plus considérables —

—

Mais la question traîne depuis cinq ans, une solution ne doit pas  
venir qu'une solution indéfiniment ajournée. Que le combatte

l'un ou l'autre — Le conseil des ports et chaussées l'avait combattu, il est vrai,

mais le conseil n'a que son caractère consultatif, il n'a pas l'air —

En 1878, le conseil était hostile aux tramways dans Paris, cependant

M<sup>r</sup> Caillaux a pu dire qu'il n'est été bien dit-il, d'appliquer  
cette même décision dans Paris, et d'établir des tramways à vapeur

Le droit antérieur au ministre des Travaux publics d'opposer la  
suppression des clôtures n'est pas contestable — Le service militaire

s'y opposait dit-on, c'est dans l'ordre habituel — De même

—

pour le service des routes et de la navigation -  
En résumé, il s'agit d'un autre projet - Le premier était très dépendable  
il y a du pour et du contre - Le premier projet était une achèvement  
vers le chemin de fer métropolitain -

Il y avait des réserves au conseil général de la Seine - mais à des égard  
au ~~présent~~ avec les suggestions de M. Caillaux. Les routes sont  
classées comme routes nationales, et les ministres n'ont pas voulu  
admettre que les chemins ferrés établis sur ces routes soient considérés  
comme chemins d'intérêt local -

Objection secondaire - On avait le chemin à l'avenue de Suffren  
au lieu du pont de l'Alma. Il aurait mieux valu le prolonger  
jusqu'au <sup>parlance de</sup> ~~parlance de~~ - (Manufactures de tabacs, garde-moules, hôpitaux  
militaires - En prolongant le rail à niveau et sous cloître on peut  
effectuer ~~en prolong~~ des services mieux les populations - Sans oublier  
le rail si l'on tourne à cet établissement de marchandises -

Après cette déposition M. Bozérian pose quelques questions  
à M. Caillaux -

Lorsque le projet de loi a été présenté - le projet comprenait les  
Moulinsaux et Combeville n'aurait pas été l'objet d'une instruction  
précise, mais les formalités requises avaient été remplies lors du vote.

Deux points avaient été soulevés. On objectait que la C<sup>ie</sup> de l'ouest  
s'avancerait trop dans l'intérieur de Paris, ce monopole pourrait gêner  
les établissements ultérieurs - On objectait en outre qu'il n'y avait  
pas d'études suffisantes - La concession d'un tramway à vapeur, faite  
au milieu d'une série de lignes d'intérêt général, paraissait anormale, et  
cette idée a soulevé des récriminations - Cette confusion possible s'est fait  
jour dans le sein de la Commission - L'Assemblée nationale a pu s'y méprendre.

Après la discussion, quelques membres ont demandé que la question fût précisée  
il y eût un supplément d'études - Quoiqu'il en soit la discussion  
n'a pas jeté sur la question toute la clarté désirable -

M. Caillaux insiste sur l'intérêt qui présente pour les industries  
deservir la concession à la Compagnie de l'ouest - Le projet  
comportait des gares de marchandises et des gares de voyageurs -  
L'essentiel serait de supprimer les cloîtres -

Toutes ces questions étaient neuves, le perfectionnement vendra.

Il vaudra avec la simplicité dans les moyens, et des moyens proportionnés  
aux buts à atteindre -

La séance est levée à 2<sup>h</sup> 10 minutes

Secrétaire

Cunéo

Séance du 2 Décembre 1880 - (1 heure)

Présents, M. H. Lestelin Président, Curvier Secrétaire,  
Malus, Vieillard Mignon, M<sup>r</sup> de Mabilley.

M<sup>r</sup> Bastien est introduit et a donné à plusieurs observations  
Il fait ressortir qu'aux termes de la loi de classement la ligne était  
nettement définie; on s'écarte de cette définition - on prive les habitants du chemin percé -  
On avait un peu espéré de relire Mauriac à Aurillac, directement  
On donne un allongement de 16 K - (33 - 38)  
Le train soutenu par le Bastien traverse le centre du département,  
par le massif de montagne, et reçoit tous produits - c'est la partie  
la plus riche du Dept -

Pour que l'on ne défie le train amoncié, il faut une supériorité  
indiscutable d'un train sur l'autre -

Par S<sup>t</sup> Sernin, il est vrai le pente sur 2000, par Espart elle  
sur de 0,02 seulement - La pente de 0,030 se rencontrent  
dans la partie commune aux deux trains; mais il faudra de machines spéciales,  
Par Espart la partie en courbe domine, il y a un 7500 -  
Les rayons de 250 mètres - D'où de difficultés de traction -  
Dépense - Difficile d'assurer 1 million - Depuis de nouvelles  
études ont été faites, les évaluations du train par Espart ont été  
reconnues insuffisantes -

Le terrain est meilleur <sup>du côté de S<sup>t</sup> Sernin</sup> (du côté d'Espart on n'a que du rocher)  
Dans le train par Espart on n'a aucun chemin pour arriver les  
matériaux nécessaires aux travaux d'art - D'où une économie notable  
dans la dépense -

Pour la population traversée, la superficie est incontestable et contrôlée  
elle est presque insoupçonnée au visible dans un rayon de 10<sup>ks</sup> le dit pont  
La Vallée traversée perpendiculairement ~~visiblement~~ avait leurs habitants  
à l'alignement par S<sup>r</sup> Sermin -

On peut donner du trafic probable - par S<sup>r</sup> Sermin 9 000 par kil -  
par Espont 7 200<sup>+</sup> seulement -

Le tracé par Espont n'a point été soumis à l'enquête -

En 1876 ou 1878 le conseil g<sup>al</sup> à l'unanimité moins une voix  
a voté le tracé par S<sup>r</sup> Sermin -

Le conseil de Commerce y a adhéré

Le lég<sup>is</sup> avait voté le tracé par Sermin, l'inspecteur  
g<sup>al</sup> égut; le conseil g<sup>al</sup> de Ports et Chaussées a admis  
l'opinion contraire -

La ligne par S<sup>r</sup> Sermin ferait partir cela très directement  
de Ballignac en passant par Espont -

On fait l'objection que les mines de Champagne accusées  
par Espont un raccourci de 11<sup>ks</sup> - Dans la direction de S<sup>r</sup> Sermin

Cette objection ne paraît pas fonder -

M<sup>r</sup> Malles donne lecture de son rapport sur l'alignement de Mauriac  
à Aurillac -

M<sup>r</sup> Crumet donne lecture de son rapport sur le raccourci de Mauriac  
à S<sup>r</sup> Estienne, et de son rapport sur l'alignement dans le  
vicin d'Auterive général de trois lignes d'intérêt local dans la  
Loire -

Les conclusions de ces trois rapports sont adoptées

Adopté en séance le 24

Le Secrétaire  
Cunéo

Le mardi 20 Décembre 1885

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> - Etant présents M<sup>r</sup> Lestel, Président  
Cuvriot Secrétaire, Bocher, Boyerian, Malens, M<sup>r</sup> de Malville  
Calmar et Vieillard Mignon -

1<sup>o</sup> - M<sup>r</sup> Cuvriot donne lecture du rapport qu'il a  
préparé sur le projet de loi relatif au rachat de la ligne de  
Perpignan à Prades -

Il résulte des explications données par M<sup>r</sup> Cuvriot que  
l'évaluation des travaux faite par une Commission d'ingénieurs  
s'élève à 7 230 000<sup>f</sup>. M<sup>r</sup> le Ministre a, sur la  
demande de la C<sup>ie</sup> majoré les frais qu'on en en portait  
la quotité de 6 à 8% et en augmentant de six ans  
la période portant intérêt.

M<sup>r</sup> Boyerian et Vieillard Mignon présentent quelques  
objections au sujet de cette majoration - Après une  
discussion à laquelle prennent part plusieurs membres  
de la Commission le rapporteur est invité à réclamer  
du Syndic de la faillite l'état des créanciers, la  
Commission devant se réunir ultérieurement pour statuer  
sur les conclusions du rapport -

2<sup>o</sup> M<sup>r</sup> Cuvriot donne ensuite lecture du rapport qu'il a préparé  
sur le projet de loi relatif à l'exploitation provisoire de  
certains chemins de fer -

La Commission, après discussion adopte les conclusions  
du rapport, sur autorise le dépôt -

3<sup>o</sup> Lecture des rapports concernant les projets de loi portant  
déclaration d'utilité publique de chemins de fer  
de Provins à Estemay - d'Orange à d'Alby sur Carpentras  
et Longueval à Douron - de Vie à S<sup>t</sup> Etienne -  
d'Appt à Volx et de Volx à Vereuil  
de Guingamp à Pampol

Les rapports sont adoptés et le rapporteur est  
autorisé à effectuer le dépôt -  
La séance est levée à 2 heures

Le Secrétaire  
Cuvriot

Léon du 26 Décembre 1880

La séance s'ouvre à 7<sup>h</sup> - Était présents 1616 Coste, Pénissier  
Cuvier, Secretan, Bojéan, Malou, et Viellard Migeon -

La discussion s'ouvre sur la question du rachat de la lignée à Brades  
M<sup>r</sup> Cuvier donne communication du bilan de la faillite qui lui a été transmis  
par H. Bourde -

M<sup>r</sup> Bojéan fait ressortir les inconvénients du mode de procéder adopté  
jusqu'ici - On fait un faveur à la Société, elle ne peut pas  
revendiquer un droit. Il y a lieu de craindre que dans ces affaires, des  
agiotages financiers se produisent, et que l'on encourage les chercheurs  
de primes et les entrepreneurs appelés à profiter de la ruine -

M<sup>r</sup> H. Bourde syndic de la faillite est introduit.

M<sup>r</sup> Bojéan lui demande des explications sur le bilan -

M<sup>r</sup> H. Bourde fournit en ce qui concerne les bons, des détails sur  
leur montant et sur leur objet -

Les créanciers sont au nombre de 2000 créanciers (dont 1100 sont connus -  
pour 24 000 obligations)

M<sup>r</sup> H. Bourde se retire -

La Commission adopte ensuite le rapport et en autorise le dépôt -

Elle autorise aussi le dépôt des rapports concernant les lignes  
de Conla Colombey et de Luvilla à Gaberville -

et du rapport concernant la ligne de S<sup>t</sup>-P. Laurent à Vitry le Français  
Natiem est levé à 7 heures

Le Secrétaire

*(Signature)*

Séance du 27 Janvier 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste  
Étaient présents MM Coste, Cournot secrétaire, Bozérian  
Viallard-Migeon, Calmon  
M<sup>r</sup> Bozérian donne lecture du rapport qu'il a préparé pour le  
projet de loi relatif à la construction du chemin de fer de l'Alma  
des Moulinsaux et à Comberois.

La Commission approuve les conclusions du rapport et autorise le dépôt  
pour examen plus complet  
La séance est levée à 2<sup>h</sup> 3/4

Le président  
M<sup>r</sup> Coste  
Le secrétaire  
Cournot

Séance du 3 février 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/4 sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste  
Étaient présents MM Coste, Cournot secrétaire, Bozérian, Viallard Migeon  
de Valens, M<sup>r</sup> de Mabrille, et Bochet - Absent M<sup>r</sup> Calmon et Bellot.

M<sup>r</sup> Bozérian rappelle les conclusions de son rapport sur le chemin de fer  
de l'Alma des Moulinsaux à Comberois - et donne des explications sur les  
conditions du tracé que le gouvernement propose d'adopter.

Il fait connaître les principaux documents contenus dans le dossier.

M<sup>r</sup> Bochet exprime ses doutes sur l'utilité du chemin.

La Commission est unanime à décider que ce le Ministre des Travaux publics  
en aura l'honneur.

M<sup>r</sup> Cournot donne lecture des rapports qu'il a préparés sur les projets  
de loi relatifs

- 1° à la ligne de Lorient à Orbec
- 2° à la ligne d'Arsonches à Douzonn
- 3° à la ligne d'Ormay à la vallée de l'Orne

Ces rapports sont approuvés, et la Commission autorise le dépôt.

La séance est levée à 2<sup>h</sup> 1/4

Le secrétaire  
Cournot

17

Séance du 23 février 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/4 sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste  
Membres présents : M<sup>l</sup> Coste, Larnier, Secrétaire, Malus, Rogerien  
Vieillard Migeon, Calmon J<sup>l</sup> Bellot (absent M<sup>l</sup> Bocher à M<sup>l</sup> Malleville)  
M<sup>l</sup> le Ministre assiste à la séance —

M<sup>r</sup> Caillaux est admis à présenter ses observations sur le chemin de fer  
de Choroigné à Courtatrain — La loi de classement de la ligne  
n<sup>o</sup> 1 à Courtatrain — La ligne empruntée de Mamers à S<sup>t</sup> Calais entre Courmoulin  
et Choroigné n'appartient pas encore à l'Etat. (S<sup>t</sup> bon qui a été pris dans la ligne à rachat)  
Rapport de M<sup>r</sup> de l'intérêt local et au point de vue (correspondance des trains) del' intérêt général, (stratégique)  
au point de vue du trésor, il y a inconvénient plus grave encore, le rachat  
de Mamers à S<sup>t</sup> Calais se fera à un prix plus élevé — La question existe.

M<sup>r</sup> Caillaux demande quel on cherche une autre combinaison — Le gage se  
est ~~considérable~~ objections — M<sup>r</sup> le Ministre admet-il que la ligne soit prolongée  
de Choroigné vers le Mans — <sup>de Champagne</sup> Dans ce cas, M<sup>r</sup> Caillaux ne soulevé aucune  
difficulté —

Le conseil général de la Sarthe avait demandé une seconde voie indépendante.  
M<sup>r</sup> Caillaux accepterait cette solution et en fera l'objet d'un amendement

M<sup>r</sup> Caillaux se retire —

M<sup>r</sup> le Ministre ne croit pas devoir accepter un classement nouveau.

Au point de vue des intérêts du trésor, il y a aucune inconvénient, on emprunte la  
voie, moyennant piéage —

Au point de vue de la correspondance de trains, il est entendu que les trains partent  
de Courmoulin (S<sup>t</sup>), conformément aux propositions del' inspecteur général, dont  
M<sup>r</sup> le Ministre donne lecture —

M<sup>r</sup> le Ministre propose le rejet del' amendement —

La discussion s'ouvre sur la question d'utilité du chemin de fer  
del'Alain aux Moulins aux et à Courbevoie —

M<sup>r</sup> le Ministre rappelle les antécédents.

M<sup>r</sup> Caillaux avait prononcé le mot tramway, mais en insérant dans le  
cahier des charges l'obligation de se conformer aux clauses de 1859 — <sup>contradiction</sup>  
Après le vote de la loi, il y a eu réclamation générale, manifestant l'utilité  
du chemin de fer — Les services publics ont fait aussi de objections nombreuses

En présence de cette réclamation, la C<sup>ie</sup> a été invitée à préparer un autre projet, la réponse a été accompagnée d'une demande d'augmentation du capital portant garantie d'intérêt (27 millions - réduits ensuite à 25. 'p)  
L'existence du chemin de fer donnera une économie énorme sur les transports  
La garantie d'intérêt s'effectuera probablement que dans une faible proportion.

M<sup>r</sup> Cestelin demande pourquoi l'on ne demande pas de subvention aux départements -

M<sup>r</sup> le Ministre répond que ces subventions n'ont été réclamées que pour les lignes comprises à la loi de classement de 1879 - pas avant -

M<sup>r</sup> Cestelin demande à qui appartiendrait si le Sénat repoussait la loi actuellement en discussion -

M<sup>r</sup> le Ministre dit que la C<sup>ie</sup> serait tenue à exécuter sa convention - mais on se heurterait aux <sup>formelles</sup> oppositions du Ministre de la guerre et des services publics. Dans tous les cas, il faudrait une résiliation - rapports la loi de 1879

M<sup>r</sup> Boyerian rapporteur dit que cette résiliation ouvrirait le droit à indemnité de la part de la C<sup>ie</sup> concessionnaire -

M<sup>r</sup> le Ministre fait observer que la C<sup>ie</sup> avait formé, le 3 Décembre 1877 toute ses réserves - et que lors de la discussion M<sup>r</sup> Caillaux n'avait pas tenu compte des observations alors présentées par la C<sup>ie</sup>

Il pense qu'il y a intérêt à ce que le chemin s'exécute, et il ne voit pas de quelle façon on sortirait de la situation très embarrassante où l'on se trouverait si le Sénat repoussait la loi -

Il reprend la discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés en Juin 1880 et fournit les chiffres qui avaient été produits lors de cette discussion - Le trafic probable de la ligne serait de 660 000 tonnes, la garantie d'intérêt sera peu - pendant un petit nombre d'années -

M<sup>r</sup> Boyerian demande au Ministre de fournir un travail comparatif entre le produit du tramway et celui d'un chemin de fer -

M<sup>r</sup> le Ministre Il y aura lieu aussi de tenir compte de l'allègement qui résulterait pour le chemin de fer de l'absence et de la masse de voyageurs -

M<sup>r</sup> le Ministre se retire -

M<sup>r</sup> Boyerian dit qu'il persiste dans sa réclamation - peut-être les finances de l'Etat ne seront-elles pas plus sérieusement engagées - La C<sup>ie</sup> serait en droit d'exiger un prêt à l'Etat -

La Commission décide qu'elle entendra ultérieurement les conclusions

660 000 ] définitive en rapport de M<sup>r</sup> Boyerian -  
12 000 ]

M. Curriot propose à la Commission d'approuver les projets  
 de loi concernant les chemins de fer  
 d'amendement entre Calais et Nieuport par Capenduac  
 Monteban à 5<sup>me</sup> Florentin  
 Launay à Epiais  
 Launay à Chateaufort  
 La Commission approuve les rapports et en autorise le dépôt  
 La séance est levée à 2 h 5/4  
 Le Secrétaire

Curriot

Séance du 10 Mars 1881

La séance s'ouvre à 2 h 1/2 sous la présidence de M. Coste  
 Présents: M. Coste, Curriot, secrétaire, Malus, M. Mabilon  
 et Vieillard Migeon.

- M. Curriot donne lecture des rapports qu'il a préparés  
 sur les projets de loi suivants:
- Chemin de fer de Calais à Laon -
  - de Laon à Nieuport (1<sup>re</sup> Section)
  - Commeny à Comblanchien
  - La Roche à Cluses.
  - S. George du Commiers à La Mure -

La Commission a adopté ces rapports et en autorise le dépôt.  
 La Commission décide ensuite qu'on entendra Demousseau le auteur  
 d'amendements relatifs à la ligne de Guéret à S<sup>te</sup> Sébastien,  
 et qu'il ne sera pas fait de rapport supplémentaire.

La séance est levée à 3 heures  
 Le Secrétaire

Curriot

20

Séance du 21 Mars 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup>/<sub>4</sub>.

Présents : M<sup>r</sup> Coste Président, Curmiot Secrétaire, Bocher, Boyerian  
M<sup>r</sup> de Mabelle, Malus et Villard-Migon.

M<sup>r</sup> le Président donne lecture d'une lettre par laquelle M<sup>r</sup> le Préfet de la Seine  
Demande à la Commission l'entente de M<sup>r</sup> le Directeur des Travaux de Paris.

M<sup>r</sup> Coste ajoute qu'il a prévenu le Préfet, par dépêche, que la  
Commission était réunie.

M<sup>r</sup> Boyerian, rapporteur, fait part à la Commission des renseignements  
qu'il a reçus de M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux publics. Ces renseignements  
portent sur le nombre des voies intérieures, sur le nombre des voyageurs  
et le tonnage des marchandises qui arrivent à la nouvelle ligne.

D'après les calculs transmis par M<sup>r</sup> le Ministre et énoncés dans ce  
document les recettes brutes kilométriques s'élevaient de 50000<sup>00</sup>  
par kilomètre et les recettes nettes à 30000<sup>00</sup>. Ces chiffres s'accroissent rapidement.

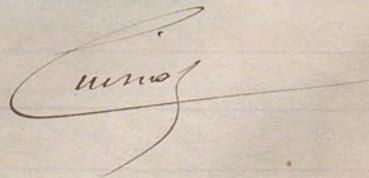
La diminution des frais de transports sur route se traduirait par  
une économie totale de 1668700<sup>00</sup> soit de 100000<sup>00</sup> par kilomètre  
de la voie à construire —

Après une discussion à laquelle prennent part tous les membres présents  
la Commission, considérant que le projet qui lui est soumis  
diffère notablement de celui qui visait la loi de 1878, que l'enquête  
ouverte sur ce dernier projet ne peut pas valablement s'appliquer  
au projet actuel conclut à l'unanimité des membres présents à  
la nécessité d'une nouvelle enquête —

M<sup>r</sup> Boyerian est invité en conséquence à terminer son rapport  
par cette conclusion —

La séance est levée à 2<sup>h</sup>/<sub>4</sub>

Le Secrétaire



Séance du 26 Mars 1881

L'Assemblée s'ouvre à 1<sup>h</sup>/4 sous la présidence de M<sup>r</sup> Costetan  
 étant présents M<sup>s</sup> Costetan, Curmiot, Malus, Bojérian, Vieillard-Magnan  
 et M<sup>s</sup> de Mabrille et Calnan

M<sup>r</sup> le Président donne connaissance d'une pétition qu'il a reçue et pour  
 laquelle ~~un~~ certain nombre de personnes demandent le prolongement  
 de la ligne de Veziers à Apremont jusqu'à l'altitude de Remis à  
 Metz, par Varennes -

La Commission est d'avis qu'en l'absence de toute étude, elle  
 n'a pas compétence pour statuer, et propose l'envoi à la  
 Commission de pétitionnaires - M<sup>r</sup> le Président est chargé de faire aviser.

M<sup>r</sup> Bojérian fait connaître les termes de son rapport sur le projet  
 relatif aux chemins de l'Alban aux troussis de la Combraille  
 Ce rapport conclut à l'ajournement jusqu'à l'accomplissement des enquêtes  
 indispensables sur le nouveau projet -

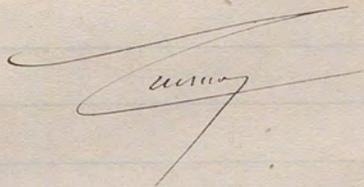
M<sup>r</sup> le M<sup>s</sup> de Mabrille demande que l'avis de la Commission ne préjuge  
 pour l'avenir - Le rapport, modifié en ce sens, est adopté -

M<sup>r</sup> Curmiot donne lecture des rapports qu'il a préparés sur les projets  
 relatifs aux chemins de fer de Jersey à Epinal, d'Amagne  
 à Veziers et à Apremont, et aux chemins de fer des Vosges.

Les rapports sont approuvés -

La séance est levée à 2<sup>h</sup>/4

Le Secrétaire



Séance du 1<sup>er</sup> Aout 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 -

Membres présents : M. B. Coste, Président, Curmier, secrétaire, Males, M<sup>rs</sup> de Mabilly, Vieille-Migon, Bojérian, Calmon et Bocher. M<sup>r</sup> Cornu est introduit, pour présenter des observations sur le projet de Londeac à la Brohinié -

M. de Carné et de Champagny sont également introduits -

M. Males fait un exposé sommaire de la situation de l'affaire. Sur les conditions techniques des deux tracés concourants, et sur les intérêts opposés engagés dans la question -

M. de Carné appuie le tracé Nord, et demande communication du dossier.

Il fait ressortir l'insécurité des combes de 200 mètres dans une gare.

Au point de vue de l'intérêt général, ces combes et l'allongement du parcours ont peu d'importance. Le Ministre s'est prononcé l'aband pour le tracé sud.

Le conseil général des Côtes du Nord a voté une délibération, et s'est prononcé pour le tracé sud - sans subordonner son vote au choix de l'un ou l'autre tracé.

A la tribune, M. le Ministre s'est prononcé, et a dit qu'au point de vue technique le tracé sud était préférable - L'intérêt local est bien peu il a noté la délibération du Dept des Côtes du Nord -

On a compté parmi les populations méridionales au tracé Nord la C<sup>m</sup> de La Motte (8150 habitants), elle ne l'est pas.

On a compté aussi S<sup>t</sup> Georges et S<sup>t</sup> Gilles, qui seraient à Laurenan, station commune aux deux tracés -

Notent donc Plonguenast<sup>(3910)</sup> et Plessala, Plonguenast est Desseri, Plessala est seule (3500 habitants), au regard des populations plus nombreuses desservies par le tracé sud - 9 Communes.

Quiré et de 9826 - contre 8592 pour le tracé La Motte -

Dans le Morbihan, tout le canton de la Croix (10500<sup>h</sup>) est intéressé au tracé sud

En résumé, l'intérêt local est plus méridional au tracé sud - Le conseil général donne 40000<sup>+</sup> de plus pour le tracé qui est plus long de 2<sup>k</sup>

Un intérêt particulier local est en faveur du tracé nord -

La Commission Decquet de Londeac a émis un avis favorable au tracé nord. La majeure partie de la Commission appartenant

à Loudéac et est voté avec l'intention de supprimer la  
 station de La Cheze dans un intérêt de localité —  
 Le Conseil général du Morbihan a émis un vœu en faveur du  
 train sud — d'ailleurs pour la chambre de Commerce de St Brême  
 M<sup>r</sup> Corman défend le train nord, et dit que la population  
 desservie par le train Nord doit compenser le déficit de la population de  
 La Motte, dans le territoire s'étendant jusqu'au Vaublanc —  
 On a vu dans la population voisine au train sud la rue  
 de Vaugast distante de 13 kilomètres — La rue de Michan  
 Loudéac attire station plus rapproché que La Cheze,  
 La Trinité également — Le Morbihan n'est pas grandement  
 intéressé — La population desservie par le train nord est  
 supérieure de 3000 habitants à celle desservie par le train sud —  
 Il faut tenir compte de l'intérêt de l'usine de Vaublanc  
 L'industrie de Raolin fournit depuis plusieurs années de 7 à 8000  
 tonnes, cette année 12000 tonnes et dans quelques années à 20000  
 tonnes — Le propriétaire de l'usine de Vaublanc pourra développer  
 son usine <sup>(pâtis à farine et pâtis à papier)</sup> de tonnes, actuellement  
 à moins de 30000 tonnes — Une partie de ce fret s'échappera  
 au train sud — La partie traversée entre Laurenan et St Julien  
 est plus fertile que la partie voisine de Alaubin —  
 Les champs détruits sud ne se prêtent pas à une exploitation  
 rapide — Au point de vue de l'intérêt général, le train Nord  
 est préférable — à l'ouest et à l'est, les populations  
 ont exprimé leur préférence en faveur du train Nord —  
 M<sup>r</sup> de Carne dit qu'au point de vue de Raolin, et des  
 carrières de granite, il y aurait avantage à adopter le  
 train sud — Il maintient ses conclusions —  
 La Commission s'ajourne à une autre séance pour  
 discuter au fond

La séance est levée à 2<sup>h</sup> 1/4

Le Secrétaire

*Carne*

Séance du 5 avril 1881.

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup>/<sub>2</sub> sous la présidence de M. Coste  
Membres présents: M. Coste, Cornot, de Lamoignon, Malus, Boyerian  
M<sup>rs</sup> de Maubelle, Viellard Migeon, Bocher -

M. Malus donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet  
du chemin de fer de L'oudiac à S<sup>t</sup> Méen.

M. Viellard Migeon soulevé l'objection tirée de l'adoption du tracé sud  
par le Conseil général de Ports et Chausse par le Conseil général de Côte du Nord.

M. Malus répond qu'il a rappelé ces précédents dans le rapport dont  
il vient de donner lecture.

M. Bocher rend hommage à l'impartialité avec laquelle le  
rapporteur a résumé les faits de la question et déclare qu'il éprouve  
une certaine hésitation sur la valeur et l'importance des intérêts locaux.  
Il lui semble qu'il ne convient pas de s'y arrêter. Mais les  
représentants des intérêts collectifs, ingénieurs, conseil général de  
Ports et Chausse, conseil général de département, ont émis un  
avis favorable au tracé sud; le projet de loi primitif était d'ailleurs  
libellé très sagement avec une réserve qui dégageait la responsabilité  
du Parlement, il laissait à l'Administration des Ports et Chausse  
cette responsabilité et le choix de la meilleure solution -  
Si l'amendement de L'oudiac s'est prononcé <sup>en faveur</sup> pour le tracé sud, c'est  
qui a tracé implique l'établissement d'une station à la charge; ~~c'est~~  
qui trouve non la des préoccupations d'intérêt local.

M. Bocher admet, en résumé qu'il vaut mieux s'en rapporter au  
Gouvernement et lui confier le soin d'arrêter le meilleur tracé, après  
la étude définitive.

M. Viellard Migeon et M. de Maubelle adhèrent  
à cette opinion -

M. Coste admet avec M. Bocher que les intérêts locaux sont  
très discutables et que les raisons <sup>à ce point de vue</sup> qui peuvent influer sur le choix <sup>confian</sup>  
entre les deux tracés sont bien peu décisives. Mais au point de  
vue général, il convient d'observer que le tracé nord est plus  
court de deux kilomètres, c'est là un avantage indiscutable.

La Chambre des Députés s'est prononcée pour le tracé nord, et le

Le Sénat se prononce pour le tracé Sud, ce désaccord entraînant des retards fâcheux pour la population -  
 M<sup>r</sup> Bocher pense qu'au point de vue de l'intérêt général, le Conseil général des Ponts et Chaussées est un excellent juge; or il s'est prononcé pour le tracé Sud.

M<sup>r</sup> Malus donne lecture du passage y relatif de l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées.

M<sup>r</sup> Cuvier dit que la rédaction adoptée par la chambre des députés pour l'article 1<sup>er</sup> de la loi impose à l'administration des Ponts et Chaussées des conditions trop étroites, et qui se prêtent mal à l'étude d'un tracé économique, ~~même se rapprochant~~ de la solution proposée tout d'abord par M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux Publics, solution que M<sup>r</sup> le Ministre n'a d'ailleurs pas combattue dans l'exposé des motifs au Sénat.

M<sup>r</sup> Boyer dit qu'il y a intérêt à sortir de l'équivoque dans laquelle on resterait, si l'on ne se prononce pour l'un ou l'autre des deux tracés -

M<sup>r</sup> le Président met aux voix la question soulevée par M<sup>r</sup> Bocher. La Commission décide par le vote unanime qu'il y a lieu de revenir à la rédaction primitive - ~~Non~~

En présence de ce résultat M<sup>r</sup> Malus déclare se pouvoir continuer les fonctions de rapporteur, et la Commission demande à M<sup>r</sup> Cuvier de formuler les conclusions qui viennent d'être délibérées -  
 La séance est levée à 2 h 1/4

Le Secrétaire

Cuvier

~~Le jour du 24 juillet 1881~~

~~La Commission se réunit à une heure sous la présidence de M<sup>r</sup> Costelin.~~

~~M<sup>r</sup> Malus lit le rapport des le procès de l'achat des lignes de Bourges à Gières et d'Orléans à Beaumont-la-Rolande; - ce rapport est adopté~~

Le 7 avril 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 -  
 Présents : 166 Desfontaines, Président, Curmiot, Scitivaire, Calmon,  
 Malens, Boyerian, Vieillard Niçem, M<sup>rs</sup> de Malville (et Bouché)  
 Le procès verbal de la séance précédente est lu et adopté.  
 M<sup>r</sup> le Ministre des Travaux Publics est introduit au sein de la Commission  
 pour donner son avis -

Il rappelle les faits antérieurs, et la discussion ouverte devant la Chambre.  
 Il signale les pétitions et les demandes survenues depuis l'époque où  
 le Conseil général des Ponts et Chaussées a donné son avis -  
 Ces pétitions ont conduit le gouvernement à <sup>maintenir</sup> ~~garder~~ la balance égale  
 entre les deux tracés -

A la Chambre des Députés, les pétitions reçues et les avis de la  
 plupart des députés de la Bretagne ont conduit la Commission à se  
 prononcer en regard du tracé Nord, après avoir entendu le Ministre -  
 M<sup>r</sup> le Ministre a gardé dans le débat la plus complète réserve.

Les intérêts locaux se balancent, les avis des représentants locaux sont  
 divergents, les uns en eux mêmes présentent des avantages et des  
 inconvénients, il y a donc presque équilibre.

Le tracé actuel est nouveau, la Chambre ayant perenné.  
 C'est comme en quelque sorte un renvoi et la perte d'une campagne,  
 il serait regrettable de la perdre -

Pour se prononcer sur la valeur respective des deux tracés M<sup>r</sup> le Ministre  
 conclut à l'adoption du projet, et demande à la Commission de voter.

M<sup>r</sup> Curmiot donne lecture des conclusions qu'il a préparées et  
 des réserves sous lesquelles il donnera son adhésion au projet.  
 M<sup>r</sup> de Malville maintient sa première opinion -

M<sup>r</sup> Boyerian maintient également son opinion et reproduit  
 les explications qu'il a fournies dans la précédente séance -

L'opinion de droite du côté du Nord ne doit pas être seule prise  
 en considération, les députés catholiques à droite et à gauche doivent  
 être appelés à voter -

La discussion est close et à la majorité des voix contre  
 trois, la Commission adopte le rapport de M<sup>r</sup> Malens, <sup>avec la</sup> modification

proposée par M<sup>r</sup> Curmiot, M<sup>r</sup> Malens restant rapporteur  
 La séance est levée à 2<sup>h</sup> Le Secrétaire  
 Curmy

6000

Séance du 21 Mai 1882

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/2 sous la présidence de M. Coste  
 Étants présents MM. Coste, Curruet, Boyer, Villard, Nizon -  
 M. Curruet donne lecture des rapports qu'il a préparés sur la déclaration  
 d'utilité publique du chemin de fer de Mortain à Vie -  
 2° sur une convention passée entre le Ministre et la Ci. del'ouest  
 pour réduction à un voie de largeur de deux chemins de fer -

Les deux rapports sont approuvés -  
 M. Curruet donne ensuite lecture du rapport préparé sur le projet  
 de loi relatif à la ligne de Reims à S. Rémy -  
 Sur la demande de M. Boyer la discussion de ce rapport est renvoyée  
 La séance est levée à 2<sup>h</sup>

Le Secrétaire

Curruet

Séance du 23 mai 1882

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> sous la présidence de M. Coste  
 Étants présents MM. Coste, Boyer, Curruet.

MM. Minard, Larombière <sup>et Deltour</sup> sont introduits au sein de la commission.  
 M. Larombière compare les deux tracés en présence de M. et une partie  
 commune de S<sup>r</sup> Sébastien à S<sup>r</sup> Julienne le Dunois -

- a. La variante allonge le parcours de 4<sup>k</sup> - mais il y a économie de construction de 4<sup>k</sup> - soit une économie de 1 million
- b. Les conditions techniques du projet des Ing<sup>s</sup> de l'Etat sont moins favorables. Les difficultés sont plus fortes
- c. Le tracé des Ing<sup>s</sup> de l'Etat se place par de population - La station de Chastant suit à 4<sup>k</sup> de Bassin de la Seine - Cette ~~voie~~ a vu son nombre d'habitants réduit d'environ 400 habitants - Ce n'est pas une agglomération considérable - (20 feux)
- La Station de Chastant - intervention aussi Pleum et Maillet x
- La Station de S<sup>r</sup> Vauhy, chef lieu de canton, ancien centre du roulage) vendant aussi à une localité désignée - (180 feux) = 6 à 700 habitants
- x Maillet va bien plutôt à Dreu -

S<sup>r</sup> Vauzy chef lieu de canton, l'Administration a intérêt à le développer  
auprès de son territoire également - (mobilisation, gardamnie etc)

1<sup>er</sup> Au p<sup>r</sup> desu général - 3 courants: 1<sup>er</sup> Guéret à Chateauroux par  
la Chate<sup>r</sup> de Guéret à Argenton par S<sup>r</sup> Vauzy et Dun

2<sup>o</sup> De Bourgneuf à S<sup>r</sup> Vauzy et Argenton

Ces trois courants sont faits, il s'agit de les rétablir dans les  
meilleures conditions - La variante proposée les rétablirait -

- Bourgneuf ne gagnerait rien au train de Bourgneuf - la  
variante donnerait une économie de parcours de 10 600<sup>m</sup>

Bourgneuf sera mis en communication avec Guéret - c'est une  
considération importante

f. Guéret n'a pas d'intérêt à avoir les trains reformés dans sa gare.  
Les trains reformés à Bourneuf d'Ahues

M<sup>r</sup> Ninard dit que le vote de la Chambre des Députés a été émis  
sans une étude contradictoire -

g. Les intérêts que sauvegarderait la ligne par S<sup>r</sup> Vauzy sont bien  
supérieurs à ceux que sauvegarderait l'autre projet - Au point de  
vue de Bourgneuf - Guéret etc - C'est un intérêt d'avenir  
au point de vue de cette ligne -

Peu de travaux d'art sur le train par S<sup>r</sup> Vauzy: pas de terrassements  
plus économiques, de combes, de plus grand rayon -

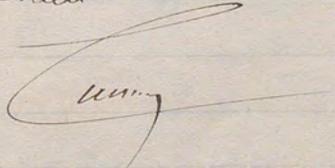
Les législateurs de l'Etat ne se sont pas préoccupés des difficultés locales -  
Ils soutiennent leur premier projet -

M<sup>r</sup> Ninard conclut au train par S<sup>r</sup> Vauzy.

M<sup>r</sup> Balzan  
M<sup>r</sup> Clémence de Nadallac, sont introduits pour soutenir  
l'amendement de M<sup>r</sup> Clémence de Nadallac -

M<sup>r</sup> Balzan, Président de la Chambre consultative de l'arrondissement de Chateauroux  
dit qu'il y a intérêt à mettre en communication directe Guéret et Chateauroux  
~~sur la ligne~~ Les industries métallurgiques qui existaient autrefois ont disparu  
cependant le pays est riche, il y a des industries à créer - Des gisements  
de phosphates à exploiter - l'hectare valait 1000<sup>f</sup> il y a quelques années  
il paraît valoir aujourd'hui de 3 à 5 000<sup>f</sup> - les terrains sont  
très fertiles - La culture de la culture se développerait beaucoup

ce serait la ligne la plus directe sur Paris depuis le Cantal  
 on irait à Chateauroux des établis<sup>se</sup> militaires importants.  
 Le Baston n'a aucune importance; il y a intérêt à réduire le  
 nombre des arcs de train capot -  
 M de Nadaillac, conseiller d'arrondissement d'Aiguunade appuie  
 les raisons développées par M Balyas -  
 Aiguunade a de forts intérêts -  
 Il faut que le quadrilatère actuellement desservi de  
 chemins de fer soit desservi par la diagonale Guier, Aiguunade  
 Clermont Newry -  
 Cette nouvelle ligne desservirait 30 000 h au lieu de 6000  
 La distance sur Paris serait beaucoup moindre -  
 Les frais de construction seraient peu élevés à cause de la présence  
 de matériaux de bonne qualité -  
 Le charbon serait amené à bon marché dans une pays grandement  
 qui en est dépourvue  
 Le tracé est tracé à 2<sup>h</sup> 1/4

Le Secrétaire  


Séance du 27 Mai 1881.

La discussion s'engage sur le question de savoir s'il y a lieu d'adopter  
 les amendements de M Nicod, D'ampour, et de M Clément et de M  
 Mantu port -  
 après explication de M Curriot et observations de M Testelin  
 la Commission a l'unanimité déclaré qu'il y a lieu de rejeter les  
 amendements -  
 Sur le projet de loi de Neviqay à S<sup>r</sup> Dégis, M Bojerian  
 manifeste l'intention de présenter des observations -  
 Il pense qu'il convient d'examiner deux points: 1° le point de savoir  
 si la nouvelle ligne ne peut pas être dirigée vers aut un autre lieu  
 2° s'il y a un contrat entre l'Etat et le Dept ou la C<sup>o</sup> concessionnaire

Il y a des précédents - en 1872 M. Subervielle a obtenu, malgré un avis  
du Conseil d'Etat - une décision favorable de l'Assemblée nationale  
opposée à Valenciennes pour audition de témoins  
La séance est levée à 2<sup>h</sup> 1/4

Le Secrétaire

*[Signature]*

Le jour du 27 Mai 1881

La séance s'ouvre à 1<sup>h</sup> 1/4 sous la présidence de M. Chabrier  
~~de l'âge~~

M. Chabrier et Soubie sont entendus - (Nérigny à S. Dyon)  
M. Chabrier dit qu'à l'époque du classement il avait été entendu que  
l'histoire ne passait pas par la Vallée de la Saulx.

Le 12 Janvier 1876 le ministre (Chailaux) a fait espérer <sup>aux députés</sup> que  
l'on se passerait par cette vallée. (verbale)

M. Chabrier dit que la ligne d'intérêt local serait traitée par la ligne  
d'intérêt général.

M. Soubie rappelle les conclusions du rapport des Ingénieurs - conclusions  
citées dans le minuscule joint au dossier -

Il rappelle un rapport de M. Margaine concluant (à l'occasion  
d'une pétition déposée à la Chambre des Députés) au sujet de la ligne  
de Nérigny à S. Dyon - (pétition n° 2822 - 1880)

La ligne a été classée avec une réserve de la Commission - (bate  
de la réserve) Au moment de la discussion, M. Subervielle a pris  
acte de la réserve au profit du ministre - (30 Mars 1879)

Il a été fait des tentatives d'études en dehors de la Vallée de la Saulx,  
ces études conduisaient à 0,008 au lieu de 0,007. On discutait de  
populations nouvelles - Au point de vue militaire, il y a 1<sup>er</sup> de moins  
un pt de vue des ponts, <sup>ouverts</sup> on ne peut pas s'affirmer, parce que des  
études n'ont pas été faites

On serait un peu plus dans les tables vertes, conditions defectives,  
mais c'est une question de dépense et non d'utilité.

La proposition forme est une demande de nouvelle <sup>aux frais</sup> étude, un délai de trois mois est suffisant —

Les avis du gouvernement en 1871 et en 1879 diffèrent — Il doit repayer les dommages —

Pour cela, dit M. Chalut <sup>et subsidiairement</sup> pourrait-on penser simultanément les études définitives et l'étude nouvelle de l'ancien projet —

subsidiairement, la loi demande que la priorité d'une indemnité soit versée dans la loi. C'est de toute équité.

La convocation en 1874 des Mémoires de la guerre et des Travaux publics paraît nécessaire —

L'avis est levé à 1<sup>h</sup> 3/4

Le Président

L'avis du 1<sup>er</sup> juin 1881

L'avis s'ouvre à 2<sup>h</sup> 1/4 sous la présidence de M. Coste.

Étaient présents MM Coste, Président, Luriston secrétaire, Calmon, Vieillard Nizogues Malher.

M. le Ministre de la guerre et M. le Directeur<sup>g</sup> des chemins de fer sont introduits — M. le Ministre de la guerre dit qu'il tient essentiellement à ce que les pentes ne dépassent pas 9,008 espères corbes soies au maximum de 500 m. Ces conditions rigoureuses sont indispensables pour éviter toute chance de retard dans le marche des trains et le mouvement des troupes —

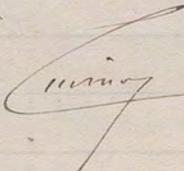
M. le Ministre de la guerre insiste vivement pour que la ligne soit exécutée à bref délai —

M. le Directeur général des chemins de fer dit qu'un ajournement de trois mois ferait perdre la campagne — si la déclaration d'utilité publique est prononcée dès à présent, on pourra <sup>le travail le plus long</sup> commencer le 1<sup>er</sup> octobre au lieu du 1<sup>er</sup> septembre.

Le tracé au quel les concessionnaires des chemins de la Meuse ont fait allusion serait difficile et coûteux — (voir minutes de plus) — Il a été examiné par les ingénieurs, et dans un rapport du 22 juillet 1879, le Directeur général des divisions fournit des appréciations très détaillées sur le convenance d'un tracé établi à travers la forêt de Trois-Fontaines.

Ces circonstances se résument comme il suit: Nécessité de construire  
 nos souterrains d'une longueur ensemble de 1000 mètres, traversés  
 de terrains peu solides (sables verts et argils) et d'un terrain escarpé  
 marécageux; semblait exécuter dans des conditions difficiles et onéreuses,  
 traversés d'une pays pauvre, enfin au point de vue de dépenses  
 d'au moins un million — Le chiffre dépasse évidemment la subvention  
 que l'on a la prétention de sauvegarder. La cession d'intérêt local serait  
 d'ailleurs peu atteinte. Le petit chemin de fer passe au milieu des villages  
 et par des usines et continuera à recueillir la presque totalité de leurs produits  
 ni le Ministre de la guerre dit que la ligne présentée par le  
 Gouvernement donne, au point de vue des raccordements avec les autres  
 lignes, toutes les satisfactions désirables, et doute que la variante  
 opposée offre de pareilles conditions — Le passage à travers la forêt  
 dans un pays dépourvu de toute population, constituerait une gêne pour  
 les mouvements de troupes, laquelle se trouverait accrue encore  
 sous un autre sur le côté stratégique des troupes, il fait observer  
 que la ligne projetée, établie à flanc de coteau, sur la gauche  
 de la vallée de la Saulx offre des positions de défense consommables.  
 ni le Ministère de l'Intérieur qui fait exécuter les travaux d'urgence, dans  
 l'intérêt de la défense du pays, l'année 1882 sera suffisamment  
 chargée par des travaux nécessaires aux mouvements de concentration  
 ni le Directeur général des chemins de fer consulté sur la question  
 d'indemnité dit que le cahier de charges art 60 est formel  
 à cet égard et que cet article est absolument contraire aux prétentions  
 des concessionnaires —  
 ni Malou rappelant les précédents de l'affaire, fait allusion  
 à la lettre adressée au Ministre des Travaux publics en janvier 1876  
 lettre à laquelle il a été fait seulement une réponse verbale  
 (audience du 16 janvier 1876) et sur qui peut-être au point de  
 vue de l'équité, il y aurait lieu de s'en tenir à une indemnité  
 obtenue par voie gracieuse — Il est d'ailleurs l'opinion  
 que dans le rapport, on doit seulement faire mention  
 de cette solution, sans l'appuyer ni la repousser —  
 En droit le Sénat n'a pas à intervenir —  
 C'est dans ce sens que le rapport devra être rédigé

M<sup>r</sup> Curmiot est autorisé à déposer le rapport —  
 M<sup>r</sup> Curmiot est également autorisé à déposer les deux rapports  
 dont il donne lecture et qui concernent  
 le 1<sup>er</sup> la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de l'Albi  
 à S<sup>t</sup> Affrique  
 le 2<sup>e</sup> le rachat de la ligne de Narbonne à Gondrecourt  
 La séance est levée à 3 h 1/2.

Le Secrétaire  


Le 8<sup>e</sup> jour du 8 juillet 1881

La séance s'ouvre à 1 h 1/2 sous la présidence de M<sup>r</sup> Coste  
 Étants présents : M<sup>r</sup> Coste, Curmiot, Secrétaire, Vieillard Migeon  
 Malus et Bojérian —

M<sup>r</sup> Bojérian donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le  
 projet de loi relatif au chemin de fer de S<sup>t</sup> Louis au Mans avec embranchement  
 sur le Col des Jonction —

Le rapport est adopté —

M<sup>r</sup> Malus donne lecture de son rapport sur le chemin de fer de Carhaix  
 à Morlaix — Les conclusions sont adoptées —

M<sup>r</sup> Dausset et de Bostredan sont introduits pour présenter des observations  
 sur la ligne de Nantua à Sarlat —

M<sup>r</sup> Dausset demande que l'on rectifie l'assertion du rapport de la Chambre  
 des Députés — L'avis du conseil général a été émis en temps utile — on l'a  
 accueilli un peu tard —

M<sup>r</sup> de Bostredan soutient son amendement — Il regrette que l'ordonnance  
 ne fasse pas mention d'une halte destinée à desservir Terrason — et  
 ainsi au port de l'île — L'amendement avait pour objet d'appeler l'attention  
 de l'administration sur Terrason —

M<sup>r</sup> Dausset insiste sur l'utilité de ne pas diminuer le rayon des  
 courbes et de ne pas augmenter les déclivités —

La Commission avertit les témoins du rapport et est autorisée à déposer —

M<sup>r</sup> Curmiot donne ensuite lecture des rapports qu'il a préparés

Sur les projets de loi suivants,

- 1° - Incorporation dans le réseau d'intérêt général de la ligne de Carentan à Carthage
- 2° Déclaration d'utilité publique de Limoges à Brives
- 3° - Incorporation du chemin d'Espéranche à Velours
- 4° - Déclaration d'utilité publique du chemin de Mende à Solhac-le-Château
- 5° - id - de Dax à St Sever

x Les rapports sont approuvés  
La séance est levée à 2 h 1/2

Le Secrétaire

*[Signature]*

- 6° - Déclaration d'utilité du chemin de fer de Digne à Castellane
- 7° - id - d'Autavelle à Mauléon
- 8° - id - de Bayonne à St-Jean-Pied-de-Port  
ou à St-Etienne de Navarrenx

Leurs rapports sont approuvés

*[Signature]*

Séance du 26 juillet 1881

La commission se réunit à une heure sous la présidence de M. Costelin.

Sont adoptés - 1° un rapport présenté par M. Costelin, sur le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de ou près Chioux à Lourdes.

2° un rapport de M. Boyer sur un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'intérêt local de Caracou sur Arisq à Laurat.

3° un rapport de M. Boyer sur un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de ou près Chioux à Lourdes.

pour objet la déclaration d'utilité publique  
d'un chemin de fer de Guémené à  
La Chapelle-sur-herbe.

4<sup>o</sup> - un rapport de M. Rogé sur le  
chemin de fer de Dol à Dolignay.

5<sup>o</sup> - un rapport de M. Rogé sur le  
chemin de fer de Carmaux à Bardac.

6<sup>o</sup> - un rapport de M. Costelin sur le  
chemin de fer de Quilès à Rivest.

7<sup>o</sup> - le rapport de M. Calmon sur le  
chemin de fer de Houlès à Espignac  
à Balmureis.

8<sup>o</sup> - le rapport de M. Costelin sur le  
chemin de fer de Castelsarrasin à Lourdes.

9<sup>o</sup> - le rapport de M. Malou sur 1<sup>o</sup>  
le chemin de fer de Bourges à Avallon

2<sup>o</sup> le rachat des lignes de Bourges à  
Gien et d'Argent à Beaugency. La Hollande  
après avoir passé à l'ordre du jour sur  
les propositions 162 et 164.

3<sup>o</sup> sur  
le chemin de fer de Louléac à Carhai

4<sup>o</sup> sur le chemin de fer de la Devinière  
à Dinan et à Dinard.

Le Secrétaire  
J. Malou

Le Président  
A. Costelin

Séance du 28 juillet 1881

La séance est ouverte à une heure sous le quart sous la présidence de M<sup>r</sup> Costelin.

Sont adoptés les rapports 1<sup>o</sup> de M<sup>r</sup> Bogerian sur le chemin de fer de Carasco sur Arroyo à Laurat, - 2<sup>o</sup> de Zamboni à Linnua, - 3<sup>o</sup> de M<sup>r</sup> Malen, sur le chemin de fer d'Aubert à Bassac 4<sup>o</sup> du même sur le chemin de fer de Nisac à Mont de Marsan, - 5<sup>o</sup> de M<sup>r</sup> Bogerian sur le chemin de fer de Fougères à Vitré, - 6<sup>o</sup> du même sur le chemin de fer du Landou bordelaise - 7<sup>o</sup> de M<sup>r</sup> Costelin sur le chemin de fer de Lidi - Cal. Abbis à Gros-El-Ma.

La séance est levée

Le secrétaire

J. Malen

Le Président

M<sup>r</sup> Costelin

Séance du 8 décembre 1881

La séance est ouverte à 2<sup>h</sup> 1/2

Présents: M<sup>r</sup> Costelin Président, Curmiot secrétaire, Malen, Calman, Vaillaud-Migau M<sup>r</sup> de Mabilly et Bogerian -

M<sup>r</sup> Curmiot donne lecture de rapport qu'il a préparé pour le projet de loi relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Guillan à Rivesaltes - La Commission approuve les conclusions du rapport et en autorise le dépôt.

M<sup>r</sup> Curmiot expose ensuite les difficultés d'interprétation aux quels donne lieu l'article du projet de loi relatif au chemin de fer d'Etival à Senones - Après une discussion à laquelle prennent part tous les membres de la Commission, M<sup>r</sup> Curmiot est invité à demander au Ministre des Travaux Publics les explications nécessaires - Le rapport sera déposé ultérieurement -

La séance est levée à 3<sup>h</sup>

Le secrétaire

Curmiot

L'Anna de 1<sup>er</sup> Mai 1885

La séance s'ouvre à midi 1/2 —

Présents MM Testelin, Président, Guignot Secrétaire  
Malou, M<sup>rs</sup> de Mabrille, Vieillard Nizac —

La Com réunie à l'effe d'examiner la question de savoir  
si elle devait rester saisie du dossier relatif au chemin de  
fer des Mouchins aux, décide que le Président et le Secrétaire  
se rendront avec lui le Président du Sénat pour savoir  
qu'elle est la solution définitive à adopter

L'Assemblée est levée à 1<sup>h</sup>

Le Président  
A. Testelin

Le Secrétaire  
Guignot